BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok II Nr.9 październik r. 1946

Obroty towarowe w portach Gdańsk i Gdynia we wrześniu 1946.-(BIM) Morskie obroty towarowe w Gdańsku i Gdyni we wrześniu w wysokości 704.932,2 t przedstawiają wobec poprzedniego miesiąca spadek o 15,3%. Spadek ten nieco silniej zaznacza się w przywozie, który w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 279.340,7 t, tj. o 16,2% mniej niż w miesiącu poprzednim. Wywóz w sumie 425.591,5 t wykazuje zniżkę o 14% w porównaniu z sierpniem.

Jeżeli chodzi o udział każdego z portów w powyższych przeładunkach, to dzielą się one niemal idealnie po 50%; obroty w Gdyni wyniosły 352483,9t, w Gdańsku 352.488,3 t.

Obroty portów Gdańska i Gdyni we wrześniu br. ilustruje następująca tabelka:

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od początku roku
przywóz	151.894,3	127.446,4	279.340,7	2.252.080,5
wywóz	200.589,6	225.001,9	425.591,5	3.615.910,0
Razem:	352.483,9	352.448,3	704.932,2	5.867.990,5
poprz,mies.	412.187,8	420.871,7	833.059,5	
wrzesień 1945	105.324,7	53.848,9	159.173,6	279.763,4

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Towary inne w tonach	Razem
I. Wytw. rośl.	56.477,1	16.716,6	73.193,7
II. Wytw. zwierzęce	10.407,9	1.286,5	11.694,4
III. Wytw. mineralne	12.349,8	127.861,2	140.211,0
IV. Woski, tłuszcze	1.050,2	31,1	1.081,3
V. Przetw. spoż. i tyton.	24.416,4	517,0	24.933,4
VI. Przetw. chemiczne	7.495,0	3.693,0	11.188,0
VII. Skóry, futra	59,5	44,3	103,8
VIII. Sur. włókien.	158,1	132,3	290,4
IX. Kauczuk	130,5	0,3	130,8
X. Drewno, przetw.	59,7	6.854,0	6.913,7
XI. Papier	6,9	1.486,9	1.493,8
XII. Wyroby kamienne	129,0	3,1	132,1
XIII. Metal. wyr.	360,4	1.810,5	2.170,9
XIV. Maszyny	1.629,8	233,4	1.863,2
XV. Środki transp.	2.850,4	357,1	3.207,5
XVI. Wagi, narzędzia	15,2	13,8	29,0
XVII-XX. Różne	315,2	388,5	703,7
Razem:	117.911,1	161.429,6	279.340,7
w poprz. miesiącu	182.483,1	151.962,8	334.446,2
od początku roku	1.387.916,1	864.164,4	2.252.080,5

Druk. Polska pod Zarz. Państw. Nr 1, Bydgoszcz — 2023

Poza wymienionymi towarami przybyło jeszcze:

	w mies.spraw.	w mies.poprzed.[x)]	od początku roku
koni	24.81o	16.27o	96.593
bydła	188	623	14.42o
trzody	18	3	21
świń	45	7	52
zwierząt futerkowych	36	2	38
psów	8	–	8
ptactwa	24.92o	12.8o1	19o.o52
innych zwierząt	1	–	1

Udział towarów UNRRA w ogólnym przywozie spadł w porównaniu z poprzednim miesiącem z 55% na 42% na korzyść importu towarów, które przybyły poza transportami UNRRA.(względnie zaś transporty te zmniejszyły się w porównaniu z poprzednim miesiącem o przeszło 35%)Spadek tego przywozu należy przypisać w dużej mierze z jednej strony wstrzymaniu statków w portach amerykańskich wskutek strajku marynarzy, z drugiej strony jednak pewna tendencja zniżkowa dawała się już zauważyć w miesiącu sprawozdawczym, zanim jeszcze skutki strajku mogły się dać odczuć w naszych portach. W pierwszym rzędzie odnosi się to do przywozu produktów naftowych, który osiągnął 9.779,8 t wobec 61.747,8 t w miesiącu poprzednim i przeciętnej miesięcznej 26.855 t w r.b.

Stoi to w ścisłym związku z powolną likwidacją przesyłek UNRRA, które mają zasadniczo trwać jeszcze tylko do końca br.

Natomiast cyfra przywozu poza towarami UNRRA raczej wykazuje nieznaczną zwyżkę (o 6%), wobec poprzedniego miesiąca i osiąga najwyższą w bież.roku wysokość, poza rekordowym przeładunkiem w lipcu.Zwyżka ta nastąpiła dzięki transportowi 16.454,6 t pszenicy, przywiezionej z Rumunii na statku sowieckim w charakterze pomocy dla Polski. Poza tym, jak zawsze, na pierwszym miejscu pod względem ilościowym stoją: ruda szwedzka 127.854 t (w poprzednim mies. 13o.292,5 t), dalej fosforyty 3.3oo,o t z Z.S.R.R., [illegible] pierówka 6.779,4 t (11.2o5,o t), z Danii śledzie 1.838,1 t (446,5 t), w czym 2o1,o t z własnych połowów, reszta przeważnie z Islandii.

Na końcu należy wspomnieć, że w miesiącu sprawozdawczym ładunki czechosłowackie i węgierskie wznowiły swe przedwojenne trasy tranzytowe przez [illegible]e porty. Z podanej powyżej ilości rudy szwedzkiej 6.ooo t przeładowano do Węgier i 27.ooo t do Czechosłowacji, poza tym dla Węgier przeszło jeszcze 15o t drobnicy ze Szwecji.

W y w ó z (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od pocz.roku
I.Wytw.rośl.	–	–	–	97,2
II.Wytw.zwierz.	24,9	5,5	3o,4	57,5
III.Wytw.miner.	197.82o,2	224.o34,3	421.854,5	3.576.376,9
V.Przetw.spoż.tyt.	o,2	–	o,2	231,9
VI.Wytw.chem.	829,o	2,7	831,7	12.6o2,5
VIII.Wytw.włók.	49,5	–	49,5	337,1
X.Drewno i wyroby	123,o	–	123,o	172,3
XI.Papier i książki	o,7	53,2	63,9	368,o
XII.Wyr.kamienne	12,o	865,2	877,2	877,6
XIII.metale i wyroby	1.642,2	4o,o	1.682,2	23.943,3
XIV.Maszyny	8,7	1,o	9,7	71,1
XV.Środki transp.	3,6	–	3,o	576,1
XVI.Wagi,narzędzia	0,5	–	[illegible],5	65,8
XVII-XX.Różne	65,7	–	65,7	132,7
Razem:	2oo.589,6	225. oo1,9	425.591.5	3.615.91o,o
[illegible]prz.mies.	244.639,4	253. 973,9	498.613,3	
[illegible]pocz.roku	1.7o1.883,8	1.914. o26,2	3.615.91o,o	

[illegible]: x)we wrześniowym B.I.M. mylnie wydrukowana cyfra importu bydła i trzody 636, ma być 626.

Poza węglem i koksem wywieziono cementu 10.737,3 t (w poprzednim miesiącu 22.225,7 t) do Szwecji i Z.S.R.R.

Wśród metali przede wszystkim zwracają uwagę ołów i cynk, wywiezione do Belgii, Danii, Szwecji i Indyj, oraz inne wyroby metalowe, eksportowane do Danii, Szwecji i Argentyny.

W wywozie we wrześniu znalazł się (jak w przywozie) tranzyt węgierski, mianowicie: 117,7 t parafiny przeznaczonej dla Szwecji.

Wywóz węgla i koksu we wrześniu przez porty Gdańsk i Gdynia wedle krajów przeznaczenia.-(BIM)

Kraj przeznaczenia	wrzesień ton	od początku roku ton
Szwecja	192.526,3	1.536.652,8
Dania	76.791,1	492,821,6
Z.S.R.R.	30.994,7	425,645,9
Finlandia	30.685,6	426,007,2
Francja	27.002,3	116.852,5
Norwegia	23.962,5	224.521,2
Islandia	1.451,6	21.365,0
Niemcy	–	1.024,0
Razem:	383.414,1	3.244.890,2
W poprzednim miesiącu	441.770,5	

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdańsk i Gdynie we wrześniu 1946r.-(BIM)

Bandera	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od początku roku
Szwedzka	5.127,3	5.267,1	10.394,4	75.976,4
Fińska	3.583,6	701,5	4.285,1	44.790,1
Polska	3.077,0	673,0	3.750,0	17.133,5
Norweska	1.656,5	456,0	2,114,5	21.060,6
Sowiecka	1.072,6	–	1.072,6	16.194,5
Gdańska	1.052,0	2.949,0	4.001,0	29.910,6
Angielska	495,0	–	495,0	4.828,4
Francuska	146,0	1.101,0	1.247,0	5.198,5
Kanadyjska	15,0	–	15,0	513,0
[illegible]	–	201,0	201,0	958,0
Holenderska	–	–	–	632,0
Irlandzka	–	–	–	197,0
[illegible]	–	–	–	544,0
Razem:	16.225,0	11.350,6	27.575,6	217.956,6
W poprz.mies.	17.908,1	12.588,0	30.496,1	190.381,0

Przeładunek w portach Gdańska i Gdyni w pierwszych trzech kwartałach 1946r.-(BIM)

	Przywóz			Wywóz	Razem
	Ogólny	UNRRA	Inne tow.	t	t
I.	139.010,0	84.936,9	54.073,1	177.850,8	316.860,8
II.	172.824,0	130.881,8	41.942,2	240.828,3	413.652,3
III.	155.520,4	113.401,1	42.119,3	378.371,3	533.891,7
IV.	268.867,4	199.267,7	69.599,7	391,842,3	[illegible].709,7
V.	261.292,5	172.583,7	88.708,8	514.423,5	775.716,0
VI.	334.971,0	240.746,6	94.224,4	502.743,3	837.714,3
VII.	315.838,3	145.703,8	170.134,5	485.645,7	801.484,0
VIII.	334.446,2	182.483,4	151.962,8	498.613,3	833.059,5
IX.	279.340,7	117.911,1	161.429,6	425.591,5	704.932,2
	2.252.110,5	1.387.916,1	864.164,4	3.615.910,0	5.868.020,5

W...t obrotów towarowych wykazuje największe tempo w pierwszych czterech miesiącach r.b. Rekordowym miesiącem dla łącznego przeładunku był czerwiec. W następnych trzech miesiącach objawią się pewna stabilizacja z nieznacznymi wahaniami. Dopiero ostatni miesiąc przynosi znaczniejszy spadek poniżej poziomu miesięcy ustabilizowanych z przyczyn, wyjaśnionych w analizie obrotów we wrześniu br.

Obrót towarowy Gdańska i Gdyni z wpotrzem kraju drogą wodną w miesiącach sierpniu i wrześniu 1946r.-(BIM)

Przywóz

	Gdynia sierp. ton	Gdynia wrzesień	Gdańsk sierp. ton	Gdańsk wrzesień	Razem: sierp. ton	Razem: wrzesień	Od początku roku t
.wytw.rośl.	-	-	-	-	-	=	280,7
.wytw.chem.	-	-	-	-	-	-	1.173,[illegible]
..żne	-	-	308,5	-	308,5	-	30[illegible]
..em:	-	-	308,5	-	308,5	-	1.76[illegible]
..lipcu 1946	-	-	913,0	-	913,0	-	
... ..ku							

Wywóz

	Gdynia sierp.	Gdynia wrzesień	Gdańsk sierp.	Gdańsk wrzesień	Razem sierp.	Razem wrzesień	Od początku roku
.wytw.rośl.	1.194,6	296,1	500,0	460,0	1694,6	756,1	5.276,3
.I. " zwierz.	-	239,9	-	-	-	239,9	2.237,3
.Prz.spoż.	5.469,3	3552,6	979,4	1.559,3	6448,7	5.111,9	28.291,0
.I.Prz.chem.	-	-	-	-	-	-	694,7
.II.Skóry i futra	-	-	-	-	-	-	239,7
.III.W.włók.	-	-	-	-	-	-	695,8
.X.Wyr.gum.	-	-	-	-	-	-	225,5
X.Drewno i wyr.	-	-	2928,5	1.286,0	2.928,5	1.286,0	4.214,5
XIII.Wyr.met.	-	-	-	-	-	-	867,1
Różne	436,2	319,9	-	50,0	436,2	369,9	806,1
Razem:	7.100,1	4408,5	4.407,9	3.355,3	11508,0	7.763,8	43.550,0
w lipcu 1946		3010,7		967,5		3.978,2	
od pocz.roku		27478,8		16.071,2		43.550,0	

Ruch statków śródlądowych na Wiśle w sierpniu 1946r.

Weszło barek:	Gdynia ilość	Gdynia ładowność	Gdańsk ilość	Gdańsk ładowność	Razem ilość	Razem ładowność
	54	16035	86	27566	140	43601
w mies.poprz.	23	3651	49	15754	72	19405
od pocz.roku	212	64955	280	89951	492	154906
Wyszło						
	71	17819	81	25670	152	43489
w mies.poprz.	28	8802	28	10086	56	18888
od pocz.roku	204	62852	175	57000	379	119852

Ruch statków śródlądowych na Wiśle we wrześniu 1946r.

Weszło barek:	Gdynia ilość	Gdynia ładowność	Gdańsk ilość	Gdańsk ładowność	Razem ilość	Razem ładowność
	57	17827	54	16343	111	34170
w mies.poprz.	54	16035	86	27566	140	43601
od pocz.roku	269	82782	334	106294	603	189076

Wyszło

		Gdynia		Gdańsk		Razem	
	42	13513	83	26340	125	39853
w mies.poprz.	71	17819	81	25670	152	43489
od pocz.roku	246	76365	258	83340	504	159705

Ruch statków morskich w Gdyni i Gdańsku we wrześniu 1946r.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym weszło do portów Gdańska i Gdyni 425 statków o łącznej pojemności 439.062 NRT, w czym 239 jednostek o pojemności 2[illegible].846 NRT do Gdyni, zaś 186 statków o pojemności 214.216 NRT do Gdańska. Wyszło razem 424 statki o pojemności 423.085 NRT, z czego 241 statków o pojemności 214.118 NRT z Gdyni i 183 statki o pojemności 208.967 NRT z Gdańska.

Ogółem do obu portów weszło statków wg bander:

Bandera	Ilość statków	Pojemność w NRT
amerykańska	35	163.697
szwedzka	183	97.720
gdańska	67	42.946
norweska	31	33.920
fińska	33	30.062
sowiecka	23	18.079
polska	26	17.227
kanadyjska	2	8.592
francuska	6	8.454
belgijska	1	4.869
aliancka	10	2.257
angielska	8	11.239
Razem:	425	439.062
w mies.poprzednim	473	422.916
od początku roku	3447	3.739.865

Nabrzeża, urządzenia przeładunkowe i magazyny w portach Gdańska i Gdyni we wrześniu 1946r.-(BIM) Stan obiektów eksploatacyjnych w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się w sposób następujący:

Ilość nabrzeży pozostała ta sama. Jedynie w Gdyni został oddany do eksploatacji Kanał Ślizgowy na Nabrzeżu Polskim, między magazynami Fettera a Cukroportem.

Na odcinku dźwigowym praca we wrześniu przedstawia się następująco:

	dźwigi	taśmowce
w Gdyni	26	2
w Gdańsku	22	3
Razem:	48	5

w tym w eksploatacji Centrali Węglowej

	dźwigi	taśmowce
w Gdyni	2	2
w Gdańsku	10	3
Razem:	12	5

W porównaniu z poprzednim miesiącem wzrosła ilość taśmowców, gdyż po kapitalnym remoncie wyszedł i został uruchomiony taśmowiec nr.3 w eksploatacji Centrali Węglowej. W remoncie znajduje się w Gdyni 8 dźwigów, w Gdańsku 12 dźwigów. Dwa dźwigi drobnicowe nr.16 i nr.18 wyszły z remontu po próbnej eksploatacji w Strefie Wolnocłowej.

Powierzchnia magazynów portowych w Gdyni i w Gdańsku pozostała bez zmiany, tj. w Gdyni 122.358 m2, w Gdańsku 32.074 m2, czyli razem = 154.432 m2. B.O.P. ukończył w Gdańsku odbudowę magazynu nr.2 w Wolnej Strefie i budowę magazynu nr. 1 na Dworcu Wiślanym. Oba są w trakcie przekazywania do eksploatacji G.U.M.

[illegible] ie.-(BIM) We wrześniu stworzony został zarządzeniem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Urząd Morski Szczecin [illegible] Biuro Portowe. Równocześnie Delegatura G.U.M. Szczecin przestała istnieć.

Władze radzieckie przekazały w miesiącu wrześniu następujące tereny dla polskiej eksploatacji:

1. Wyspę Górno-Okrętową (Tirpitz) wraz ze znajdujacymi się tam budynkami i urządzeniami,
2. Teren pochylni byłej stoczni (Oderwerke) wraz ze znajdujacymisię tam statkiem nie wykończonym typu "Hansa" i halami stoczniowymi,
3. Warsztaty remontowe zakładów COLLNOW wraz z urządzeniami,
4. Teren przy Basenie Noteckim z dwoma kolejowymi kranami parowymi,
5. Na terenie Portu Węglowego jeden elektryczny mostowy dzwig przeładunkowy, wymagający kapitalnego remontu.

Zarazem wszczęto pertraktacje z władzami radzieckimi w sprawie przejęcia w Szczecinie od władz radzieckich, na mocy podziału jednostek portowych, 6-ciu holowników, 1 motorówki i 4 łodzi policyjnych.-

Bazy składowo-przeładunkowe dla produktow płynnych w portach polskich.-(BIM) Prace nad odbudową stacji zbiorników naftowych oraz urządzeń mechanicznych zarówno w porcie gdańskim jak i gdyńskim, są w fazie końcowej, zaś w porcie szczecińskim - poważnie zaawansowane.

Stan obecny wyposażenia naszych portów w stacje zbiornikow dla przeładunku produktów płynnych obrazuje następująca tabela:

	Pojemność zbiorników w m3			
	czynne	w odbudowie	razem	
Łącznie 3 porty	101.260	44.777	146.037	100
1. Gdańsk				
CPN Nr.1 Polmin	19.166	-	19.166	
" " 2 P.O.C.	3.000	-	3.000	
" " 3 Bapico	13.000	-	13.000	
" " 4 Olex	6.508	4.777	11.285	
" " 6 Mazut	13.472	-	13.472	
" " 8 Raabe-Spir.	-	10.000	10.000	
	55.146	14.777	69.923	48
2. Gdynia				
CPN Nr.5 Pol.Melas	10.760	-	10.760	
" " 7 Oksywie	27.954	-	27.954	
	38.714	-	38.714	27
3. Szczecin				
H.Stinnes	3.200	-	3.200	
Shell	4.200	-	4.200	
Standard	-	30.000	30.000	
	7.400	30.000	37.400	25

Zdolność przepustową w skali rocznej dla wszystkich 3-ch portów szacować należy na ok. 1.000.000 ton, zakładając dostateczną sprawność transportu dowozowego i odwozowego oraz dostateczną ilość taboru cystern kolejowych.

Przybliżony szacunek realny spodziewanego i niezbędnego importu paliw płynnych drogą morską na rok 1947 wynosi 300.000 do 400.000 ton. Pozostawiłacy zatem zdolność przepustowa w rozmiarach 600.000 do 700.000 ton na inne produkty płynne polskiego gospodarstwa narodowego, planowane do eksportu lub do niezbędnego importu, jak płynne produkty suchej destylacji węgla i spirytus w eksporcie, oraz tłuszcze jadalne i przemysłowe w imporcie. Rozmiary tych transportów nie będą jeszcze w perspektywie roku 1947 tak duże, aby tę wolną rezerwę całkowicie skonsumować. Wypływa stąd wniosek, że już w najbliższej przyszłości wyposażenie techniczne naszych portów w odniesieniu do baz składowo-przeładunkowych dla płynnych produktów będzie do tego stopnia odbudowane, że zaistnieją realne możliwości akwizycji przeładunku tranzytowego dla krajów ościennych, przede wszystkim dla Czechosłowacji, paliw płynnych oraz innych produktów płynnych przez nasze porty. Możliwość ta otwiera nowe horyzonty dla ożywienia ruchu i znaczenia mnaszych portów.

Odnosi się to do wszystkich naszych portów, szczególnie jednak do Szczecina, z uwagi na uregulowany i spławny szlak Odry i możność transportu wodnego barkami aż prawie do południowych granic Polski.

Nowy Układ Zbiorowy Pracy Robotników Portowych.-(BIm) Dnia 1 października br. wszedł w życie nowy Układ Zbiorowy Pracy Robotników Portowych, obejmujący porty w Gdańsku, w Gdyni i w Szczecinie. Istotne zmiany zawarte w nowym Układzie są następujące:

Poprzedni Układ Zbiorowy przewidywał t.zw. stałych i niestałych robotników portowych i wszelkich świadczeń dodatkowych, nie wynikających bezpośrednio z Ustawy, dokonywali pracodawcy wyłącznie za pośrednictwem t.zw. Funduszu wyrównawczego, do którego obowiązani byli wpłacać wszyscy pracodawcy 117% każdorazowej listy płac. Nowy Układ Zbiorowy przewiduje robotników zatrudnionych za pośrednictwem Urzędu Zatrudnienia na czas nieokreślony (odpowiednik robotników stałych) z terminem wypowiedzenia 2-tygodniowym, i na czas określony z tym, że pracodawcy angażujący robotników na czas nieokreślony winni bezpośrednio wobec nich dokonywać świadczeń, nie wynikających bezpośrednio z Ustawy.

Dalsza zmiana dotyczy wysokości wynagrodzenia, które podwyższono zostało o 8.-zł za godzinę pracy. W ten sposób otrzymywać będą robotnicy portowi za godzinę I zmiany 33.-zł, za godzinę II zmiany 28.-zł, za godzinę III zmiany 28.-zł. Przodownicy otrzymują dodatek 30%, wincz[illegible] za okres pracy przy winczy - dodatek 10%, ponadto otrzymują robotnicy zatrudnieni przy przeładunku złomu, fosforytów, sody, cementu w workach i luzem, rudy siarczanej, farb anilinowych, jelit nie opakowanych, soli chlorkowej, saletry w workach i luzem, wapna, superfosfatu i m[illegible] - [illegible]szy dodatek 10%, zaś dodatek 15% za przeładunek apatytów, siarki, pirytów itp., a 100% za przeładunek materiałów wybuchowych. Przy przeładunku węgla otrzymują robotnicy premie od płacy zasadniczej, jednakże dodatek w wypadku przekroczenia minimum 350.000 ton miesięcznie w Gdyni i w [illegible]sku, przy czym przy przekroczeniu do 400.000 ton otrzymują 10% premii, od 400.000 do 450.000 ton - 15% premii, od 450.000 - 500.000 ton - 20% premii, a powyżej 500.000 ton - 25% premii.

Podwyższone zostały również dodatki rodzinne, a mianowicie: [illegible].-zł miesięcznie, na każde dziecko w wieku przedszkolnym - [illegible].-, na każde dziecko uczęszczające do szkoły powszechnej lub średniej - [illegible], na dziecko uczęszczające do szkoły wyższej do lat 24 - 300.-zł miesięcznie.

Odpadły świadczenia dla robotników za nie dostarczone artykuły [illegible] na kartki żywnościowe, pozostały zaś świadczenia rzeczowe [illegible] bezpłatnych obiadów, przy czym pracodawcy obowiązani są przeznaczać na zakup artykułów żywnościowych dla kuchen robotniczych 800.-zł [illegible] na robotnika. Robotnikom, którzy nie mogą korzystać ze stołówek, [illegible]ługuje zwrot kwot wpłaconych przez pracodawcę.

Nowy Układ stanowi wyraźnie, że pracownik nie może się zrzec [illegible] korzystania z urlopu w zamian za wynagrodzenie dodatkowe.

Nowy Układ przewiduje ustalenie przez Ministerstwo Żeglugi i [illegible]u Zagranicznego, w porozumieniu z Ministerstwem Pracy i Opieki [illegible]

...ej, statutu Funduszu Wyrównawczego, po zasięgnięciu opinii obu stron,... przedstawców sygnujących Układ i przedstawicieli robotników. Dotychczas Fundusz wyrównawczy istniał siłą faktu, spełniał swe zadania, nie miał jednak ustalonego charakteru prawnego. Centrala Funduszu Wyrównawczego mieści się nadal we Wrzeszczu, przy Alei Wojska Polskiego nr.15, zaś Oddziały w Gdańsku i w Gdyni. W Szczecinie powstał samodzielny Fundusz Wyrównawczy, kierujący się tymi samymi założeniami co Fundusz Wyrównawczy w Gdańsku.

Wreszcie przewiduje nowy Układ Zbiorowy możność angażowania robotników portowych, w wypadkach osłabionego ruchu w portach, do prac zastępczych.

Ze Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych.-(BIM)

"B a l t i c a", Bałtycka Agencja Morska Sp.z o.o., wyklarowała we wrześniu br. statków na wejściu w Gdyni - 14, w Gdańsku - 28, w Szczecinie - 36; na wyjściu w Gdyni - 15, w Gdańsku - 28, w Szczecinie - 36. "Baltica" przekroczyła w dniu 15 października br. w Gdańsku i w Gdyni setny statek wyklarowany. Z akwizycji własnej klarowano 32 statki. Wzrost obrotu okrętowego firmy "Baltica" we wrześniu w stosunku do sierpnia wynosi 35%.

"P o l s k a   B a n d e r a", Przeładunki Morskie Sp.z o.o., we wrześniu w Gdyni dokonała przeładunków na 1o statkach o tonażu 2[illegible].664,6 t, oraz przeładunków pozastatkowych 596 t, w Gdańsku na 12 statkach o tonażu 25.741,6 t, 2580 koni i 647 worków pocztowych, zaś w Szczecinie na 8 statkach o tonażu 1.184,1 t oraz 1674 koni i 9 barek z solami potasowymi o tonażu 2.o99 t; razem więc wyładowała "Polska Bandera" we wrześniu 3o statków o tonażu 53.689,3 t + 596 t towarów pozastatkowych, 4254 koni, 647 worków pocztowych, a ponadto 9 barek.

"P o l s k i   B u n k i e r" wydzierżawił plac składowy w Gdyni z dźwigiem nr.52 i plac składowy w Gdańsku. Maszyna bunkrowa została z inicjatywy "Polskiego Bunkru" przez B.O.P. już wydobyta i przyholowana do stoczni nr.2. Instalacje elektryczne uległy korrozji, maszyny wymagają gruntownego remontu wobec przebywania przez dwie zimy pod wodą. Oddanie maszyny tej do użytku spodziewane jest w pierwszych dniach stycznia 1947 r, gdyż stocznia nr.2 pracuje nad maszyną przy zwiększonych załogach. Wobec daleko posuniętych pertraktacyj w sprawie zakupienia za granicą jeszcze jednej maszyny bunkrowej, spodziewać się należy, że w najbliższym czasie "Polski Bunkier" będzie w stanie w znacznym stopniu usprawnić zaopatrywanie statków w węgiel, co przyczyni się do sprawności naszych portów w Gdyni i w Gdańsku.

"B a l t o n a" - utworzone przed miesiącem przedsiębiorstwo shipchandlerskie, rozpocznie w pierwszych dniach listopada br. bezpośrednią dostawę na okręty.

"Ł u s z c z a r n i a   R y ż u", przemełła w miesiącu wrześniu br.: żyta - 356.97o kg, jęczmienia 1.336.299 kg, pszenicy 2.4[illegible]o kg. "Łuszczarnia Ryżu" nawiązuje dawne stosunki handlowe z zagranicą, gdzie jednakże istnieją w dalszym ciągu poważne trudności, o ile chodzi o obroty ryżem.-

Połowy morskie we wrześniu 1946r.-

1. Połowy bałtyckie. Mimo niesprzyjającej pogody, połowy we wrześniu znacznie wzrosły. Chociaż częste sztormy, wiatry, fale, utrudniały wyjazdy w morze (wobec czego kutry łowiły tylko w 21 dniach, a łodzie w 22 dniach) to jednak nie odbiły się niekorzystnie na połowach, dzięki masowemu ukazaniu się w 2-ej połowie września br. wątłusza, śledzia, sandacza i węgorza.

Pod względem ilościowym połowy bałtyckie we wrześniu przedstawiają się następująco:

M.U.R.	kg	zł
Gdynia	2.098.646	37.843.890
Gdańsk	137.709	3.936.319
Darłowo	95.769	1.870.577
Szczecin	77.742	4.285.150
Razem:	2.409.857	47.935.936
Sierpień	1.760.643	27.761.928

Jakkolwiek ilość połowów w porównaniu z sierpniem wzrosła o 1/3, to wartość ich wzrosła prawie dwukrotnie. Przyczyną tego był zwiększony połów ryb wartościowych jak śledzi, węgorzy, sandacza, łososi i troci.

2.Połowy dalekomorskie. Pod względem ilościowym połowy dalekomorskie utrzymały się prawie na poziomie ubiegłego miesiąca, wartość ich jednak poważnie zmalała na skutek zmniejszonego połowu śledzi i obniżenia ich ceny.

W połowach dalekomorskich były czynne 2 trawlery "Wega" i "Polesie", które, przebywszy po 2 rejsy, przywiozły razem:
189.440 kg ryby wartości 11.210.140 złotych.
Łącznie połowy bałtyckie i dalekomorskie wyniosły:
wrzesień 2.599.297 kg wartości 59.146.076 złotych
sierpień 1.960.253 kg " 45.948.528 złotych.

Tabor, Rybacy.-
Na skutek powrotu ze Stoczni kutrów wyremontowanych i uruchomienia kutrów rewindykowanych z Niemiec, stan czynnych kutrów w miesiącu wrześniu zwiększył się o 20.

Ogólny stan taboru zwiększa się stale na skutek podnoszenia jednostek zatopionych i budowy nowych.

Obecny stan jednostek nieczynnych

M.U.R.	Kutry			Łodzie motorowe
	w budowie	w remoncie	Zatopione	w remoncie
Gdynia	12	21	2	-
Gdańsk	15	19	-	8
Darłowo	15	8	2	3
Szczecin	-	35	8	31
Razem:	42	83	12	42

W porównaniu z miesiącem ubiegłym ilość jednostek w budowie zwiększyła się o dalszych 11 kutrów. Stan taboru w remoncie będzie stale wzrastał, gdyż większość taboru stanowią jednostki stare, wymagające ciągłych napraw.

Tabor dalekomorski zwiększył się o 1 trawler "Ławica", którego remont został ukończony i który ma wyjechać na połowy w październiku.

Straty rybaków w sprzęcie wyniosły we wrześniu zł.1.503.585.-Często przyczyną strat są wraki, o które zaczepiają się włoki w czasie połowów. Sprawa znakowania ich jest koniecznością, gdyż w niektórych okolicach (Kołobrzeg) nietylko, że powodują straty, ale hamują wprost połowy.

Na skutek napływu nowego elementu, liczba rybaków stale wzrasta.We wrześniu było czynnych 2.421 rybaków. Nowy element szkoli się na kutrach, na które przydzielony zostaje przez Morskie Urzędy Rybackie. We wrześniu przydzielono 15 praktykantów.

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego szkoli na swoim kutrze i łodziach 10 chłopców.

Od listopada P.C.W.M. uruchomi szkołę jungów i rybaków dalekomorskich. Szkoły te, w których nauczanie ma trwać rok, mają przygotować załogi dla statków handlowych, lugrów i trawlerów. Od kandydatów wymaga się ukończonych 16 lat i ukończonego 1 turnusu zapoznawczego wiedzy o morzu.

Na kurs rybaków dalekomorskich przewiduje się 60 uczniów. Morski Kuriec Harcerski nie prowadzi na razie żadnych kursów.

Przetwórstwo rybne.- We wrześniu zaznaczył się dalszy wzrost pracy zakładów przetwórczych. Wzrosła nietylko praca solarń, ale także praca wędzarń i fabryki konserw. Ilość zakładów czynnych zwiększyła się o 3. Ogółem było zatrudnionych 1317 ludzi.

Praca tych zakładów wyglądała następująco:

M.U.R.	Przewożono	Zasolono	Konserw	R a z e m kg
Gdynia	442.877	434.917	1o.853	888.647
Gdańsk	44.675	83.723	2.19o	13o.588
Darłowo	2o.486	1.825	-	22.311
Szczecin	35.o21	98o	-	36.oo1
R a z e m :	543.o59	521.445	13.o43	1.o77.547
w sierpniu	473.24o	3o2.419	8.151	783.81o

Przywóz i wywóz.- We wrześniu importowano ryby świeże i solone z Danii, Kanady i Szwecji na łączną sumę 1.648.o31 kg.

Import obejmował:

	Ryby świeże	Ryby solone	Razem kg
	889.3o8	758.723	1.648.o31
Sierpień	365.44o	264.494	629.934

Jak wynika z zestawienia import we wrześniu był 2 1/2 raza większy sierpniowego, a przyczyną tego były dostawy UNRRA.

We wrześniu dokonano eksportu 2 1/2 raza większego niż miesiąca ubiegłego. Eksportowano podobnie jak miesięcy ubiegłych, łososia mrożonego. Eksport wrześniowy objął 24.931 kg łososi, wywiezionych do Anglii, eksport sierpniowy wynosił zaledwie 1o.o57 kg.

Zjednoczenie armatorów trampingu w Anglii.-(BIM)Czasopismo "The Shipping World" z dnia 18.IX.1946 przynosi ciekawą wiadomość o skierowaniu przez brytyjską Izbę Żeglugową zaproszenia do armatorów brytyjskiego trampingu na konferencję w początku października br., celem utworzenia organizacji o charakterze spółdzielni armatorów trampingu, podobnie jak istnieją "konferencje" armatorów żeglugi linjowej oraz Zjednoczenie Armatorów floty handlowej. Sprawa takiej konferencji kiełkuje w Anglii już od grudnia 1945r., a brak jej właściwego załatwienia dał się szczególnie odczuć w chwili, w momencie, gdy rząd brytyjski ogłosił swój plan dyspozycji tonażem państwowym.

Specjalna komisja opracowała już projekt organizacji tej spółdzielni. "The Shipping World" zwraca w związku z tym uwagę, że obecnie, gdy frachty są wysokie, najdogodniejszy jest moment dla stworzenia drogą udziałów kapitału spółdzielni, który by dawał jej swobodę ruchów w "czarnej godzinie" i możność utrzymania stawek frachtowych na opłacalnym poziomie. W dalszym ciągu pismo sugeruje, że gdyby rząd zwolnił te udziały od opodatkowania, organizacja mogłaby mocniej stanąć na nogach, a nawet obyć się bez subwencyj w razie okresu depresji.

Mówi się w kołach brytyjskich o zamierzonym zainicjowaniu przez armatorów brytyjskich międzynarodowej organizacji armatorów trampingu. Z takim projektem wiąże się konieczność podporządkowania się trampingu pewnej dyscyplinie w zakresie bardziej lub mniej intensywnej eksploatacji tonażu, jak również w zakresie zamówień tonażowych.-

Dzienny koszt załogi na statkach amerykańskich a subwencje państwowe.-(BIM) Wg oświadczenia wiceprezesa amerykańskiego tow. żeglugowego Moore-McCormack Lines, koszty dzienne załogi na statku towarowym typu C_2 wynoszą obecnie do 555 dol., podczas gdy w r.1940 wynosiły 232 dol. Równocześnie ten sam fachowiec stwierdza, że w r.1940, na zasadzie ustawy o subwencjonowaniu żeglugi, podatnicy amerykańscy pokrywali 114 dol. z wymienionej sumy 232 dol., natomiast obecnie wobec przewidywanej globalnej sumy 50 mil. dol. subwencji rocznej w formie wyrównania kosztów w eksploatacjach na najważniejszych szlakach żeglugowych, udział podatnika w pokryciu sumy 555 dol. wyniesie ok. 400 dol.-

Amerykańska linia żeglugowa bez subwencyj rządowych.-(BIM) Jedna z najpoważniejszych linii żeglugowych Grace Lines złożyła wniosek do U.S.Maritime Commission o pozwolenie na założenie i rozpoczęcie regularnej komunikacji frachtowej pomiędzy Kalifornią a Dalekim Wschodem z San Francisko i Los Angeles do Cebu, Manili, Hong Kongu, Szanghaju, Kobe

Osaka i Yokohamy. Grace Line zobowiązuje się utrzymywać komunikacje te przez dwa lata bez subwencyj rządowych.-

Niemiecka flota handlowa.-(BIM) Jak podaje "The Shippinh World" z dnia 2.X.1946, część niemieckiej marynarki handlowej, która ma być używana wyłącznie dla żeglugi przybrzeżnej, przedstawia zdolność transportową ok. 2.500.000 ton rocznie. Planowana jest budowa nowych statków m.in, trzech statków po 1.500 BRT. Brytyjskie władze okupacyjne popierają ten plan, zanim jednak rozpocznie się jego realizacja, konieczne będzie uzyskanie aprobaty alianckiej Rady Kontroli.

Zgodnie z tygodniowym sprawozdaniem amerykańskiego zarządu wojskowego, alianckie władze okupacyjne zezwoliły niemieckiej żegludze przybrzeżnej na utrzymywanie ruchu między Hamburgiem i Kilonią, via Rotterdam.

Nowe linjowce transatlantyckie.-(BIM)Norwegia straciła w czasie wojny swój transatlantyk pasażerski "Oslofjord" (zginął w grudniu 1940). Obecnie zostało udzielone zamówienie przez Tow.Norske Amerika Linje,Oslo stoczni holenderskiej - Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maats, Amsterdam na budowę nowego "Oslofjord'u". Wyporność statku wyniesie 17.000 t, tonaż 15.000 BRT. Dwa motory Diesla o mocy łącznej 16250 KM nadadzą statkowi szybkość ponad 20 węzłów. Obliczony on jest na 200 pasażerów klasy kabinowej i 270 klasy III-ej. Łącznie za tym będzie posiadał miejsc na 470 pasażerów. Przeznaczony jest do obsługiwania połączenia Norwegii z Nowym Yorkiem.

Hiszpania udzieliła zamówienia stoczniom krajowym na budowę 2-ch statków pasażerskich, przeznaczonych na linię południowo-amerykańską. Będą to statki po 19.000 BRT, o szybkości marszowej 20 węzłów (maksymalna 21 1/2 węzłów), o zdolności zaokrętowania po 521 pasażerów (321 w klasie turystycznej, 100 w klasie "oszczędnej" i 100 na zapasowych łóżkach).Armatorem jest szybko rozwijające się Towarzystwo Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

Stany Zjednoczone budują 2 linjowce pasażerskie przeznaczone do obsługi połączenia z Europą południową i krajami Lewantu.

W Szwecji został spuszczony na wodę na stoczni Götaverken statek pasażerski dla Svenska Amerika Linien A.B. "Stockholm" o wyporności 13.000 ton i pojemności 11.000 BRT. Szybkość kontraktowa 19 węzłów. Przeznaczony jest do obsługi linji Göteborg-New York. Posiada pomieszczenia dla 364 pasażerów. Siłę napędową nadają motory Diesla o mocy 14600 KM.

Powrót pod banderę handlową brytyjskiego tonażu pomocniczego marynarki wojennej.-(BIM) Szereg jednostek brytyjskiej marynarki handlowej, które w okresie wojny przejęte zostały przez marynarkę wojenną dla pomocniczej służby, czy to w charakterze lotniskowców eskortowych, czy też pomocniczych krążowników, wróciło już z powrotem pod banderę handlową. To samo dotyczy drifferów i trawlerów rybackich, które marynarka wojenna przejęła do swej służby w wielkiej ilości.

Ostatnio powróciły m.in. do swej dawnej służby: w charakterze tankowca, statek "Rapana" 8.000 TDW, stanowiący własność Anglosaxon Petroleum Co., który w czasie wojny pełnił służbę lotniskowca eskortowego oraz turbinowy liner towarz.Peninsular and Oriental Steam Navigation Comp. "Canton" 15.784 BRT, który pełnił służbę pomocniczego krążownika.

Tonaż angielskiej marynarki handlowej.-(BIM) Czasopismo "Shipbuilding and Shipping Record" z dnia 19.IX.1946 podaje stan tonażu brytyjskiej marynarki handlowej (statki od 1.600 BRT wzwyż) w latach 1939, 1945 i 1946 (w tys. ton).

Na dzień	Statki dla ładunk w suchych			Tankowce		
	Ogółem	Regestry Zjednocz. Krol. i Kolonij	Regestry Dominiów	Ogółem	Regestry Zjednocz. Kr l. i Kolonij	Regestry Domini
3.IX.1939	14.352	13.453	900	3.172	3.007	165
30.VI.1945	12.111	9.746	2.365	2.704	2.507	197
31.I.1946	12.593	10.116	2.477	2.814	2.626	188
[illegible].VII.1946	12.605	10.261	2.344	2.825	2.670	165

Odbudowa francuskiej marynarki handlowej.-(BIM) Odbudowa francuskiej o tonażu posuwa się szybko naprzód. Na stoczniach krajowych znajduje się w budowie 87 statków o tonażu 371.627 BRT, podczas gdy na stoczniach zagranicznych (brytyjskich, duńskich i belgijskich) na rachunek Francji podjęto budowę 69 statków o tonażu 278.692 ton; budowa ta jest rozłożona na okres lat 1946 - 48. Łącznie czyni to 156 jednostek marynarki handlowej o tonażu 650.319 BRT. Należy przypuszczać, że o ile tempo odbudowy tonażu będzie utrzymane, w ciągu 5 lat flota handlowa Francji zostanie całkowicie odbudowana.Jak wiadomo straty wojenne w tym zakresie wynoszą we Francji 1 milion ton.

Szwedzka flota posiada 66% tonażu motorowego.-(BIM) W związku z 40-leciem istnienia Związku Armatorów Szwedzkich zostało ogłoszone, że szwedzka flota handlowa na koniec r.1945 składała się z:

679 parowców	o pojemności	548.558 BRT
586 motorowców	" "	969.483 BRT
808 żaglowców z motorami	" "	79.676 BRT
2 żaglowce bez motorów	" "	90 BRT
Łącznie: 2069 statków o tonażu		1.597.807 BRT

Udział tonażu motorowego wynosi tedy 66%.

Z.S.R.R. ustala typy swoich statków.-(BIM) Sowiecki Instytut Naukowo-Techniczny dla Budownictwa Okrętowego i Inżynierii morskiej uchwalił wprowadzenie szeregu typów statków obowiązujących dla żeglugi sowieckiej, morskiej i śródlądowej. W zakresie statków morskich ustalono 7 typów statków towarowych, 5 pasażersko-towarowych, 6 tankowców i 5 holowników.W zakresie żeglugi śródlądowej ustalono dwa typy statków pasażersko-towarowych, [illegible]ów barek dla ładunków suchych, 7 barek dla ładunków płynnych i 7 dla holowników.-

Nowe belgijskie pośpieszne statki towarowe.-(BIM)W okresie okupacji [illegible] Nord Deutscher Lloyd w roku 1942 zamówił na stoczni Cockerill w Hoboken (Belgia) 3 statki towarowe o szybkości 18 węzłów, nieprzeciętnej dla tej kategorii statków. Obecnie stocznia ta wykończyła pierwszą z tych jednostek. Statek ten "Staevelot" objął służbę na trasie Antwerpia - Nowy York, będąc przez rząd belgijski wydzierżawionym dla Towarzystwa Compagnie Maritime Belge. Elementy statku: 11.000 TDW, 8065 BRT, 4.740 NRT. Szybkość osiągnięta na próbach wynosi 18 1/2 węzłów. Moc maszyn (motory Diesla syst. Cockerill-Sulzer) 12.000 KM, 3 śruby. Wyposażenie obejmuje m.in. 27 elektrycznych dźwigów o nośności od 5 do 8 ton.-

Radar na statkach handlowych duńskich i holenderskich.-(BIM) Duńskie Tow.Żeglugi Parowej postanowiło w najbliższym czasie zainstalować aparaturę radarową na wszystkich swoich statkach, przy czym została ona już zainstalowana na statku "Kronprins Frederik". Koszt aparatury, zamówionej przez Duńczyków w angielskiej firmie Metropolitan Vickers, wynosi ok. 7[illegible].000 koron duńskich. Zarząd Linii Żeglugowej Holandia-Ameryka również zdecydował zaopatrzyć wszystkie swoje statki w urządzenia radarowe.-

Ubezpieczenia kadłubowe.-(BIm) Od roku 1927 podstawą ... ubezpieczeń kadłubowych w różnych krajach było angielskie porozumienie pod nazwą "Joint Hull Understanding". W związku z zakończeniem wojny oraz wobec zbliżania się terminu odnowienia polis ubezpieczeniowych, daje się zauważyć na rynku ubezpieczeniowym tendencja do rewizji klauzul wspomnianego porozumienia.

W związku z tymi tendencjami fachowa prasa brytyjska zwraca uwagę na fakt, że znaczne obniżenie sum ubezpieczeń kadłubowych po pierwszej wojnie światowej miało swe uzasadnienie w wielkim spadku wartości statków, a więc i wartości ubezpieczanej. Zjawisko to spowodowało deorganizację na rynku ubezpieczeniowym oraz załamanie się ówczesnej podstawy prawnej w zakresie tych ubezpieczeń, mianowicie tzw. "Joint Hull Agreement". Dzisiejsza sytuacja jest zupełnie inna niż w r.1919, ponieważ nie można zaobserwować tendencji do spadku wartości kadłubów okrętowych. To też towarzystwa ubezpieczeniowe będą prawdopodobnie twardo obstawały przy klauzulach "Joint Hull Understanding", twierdząc, że chociaż armatorom ciężko będzie ponosić koszty ubezpieczenia (obecnie bez pomocy rządu brytyjskiego), jednak utrzymanie dotychczasowych klauzul zapobiegnie chaosowi i uzyskiwaniu szczególnie dogodnych warunków ubezpieczenia przez niektórych armatorów.-

Koszty budowy tonażu.-(BIm) Angielski miesięcznik "The motorship" Nr.318 omawia ciekawe zagadnienie kosztów budowy tonażu w poszczególnych państwach.

Najtańsza pod tym względem okazuje się Szwecja a trzeba podkreślić, że te niskie - w skali międzynarodowej - koszty są wysokie w stosunku do ogólnego poziomu cen ustalonego w Szwecji. Ustabilizowana już od roku sytuacja finansowa dzięki energicznej akcji rządu szwedzkiego - odbija wyraźnie od stale zwyżkowej tendencji, obserwowanej tak w Anglii jak i w innych państwach.

I tak - budowa motorowca pasażerskiego: 9.5oo ton, 16 węzłów, kosztuje w Anglii 5oo.ooo funt.szt., w Szwecji cyfra ta jest mniejsza o 2o%; we Włoszech, stanowiących jeden z najbardziej atrakcyjnych rynków tonażowych przed wojną, cena takiego statku wyraża się cyfrą 52o.ooo f.szt., obecnie przewiduje się jednak szybszy spadek kosztów budowy statków we Włoszech niż w Anglii.

Ceny stoczni duńskich trudno jest ustalić z powodu ciągłych wahań, przewyższają one jednak zawsze szwedzkie, a są bez wątpienia niższe od cen budowy tonażu w Anglii i Norwegii. Porównanie z cenami w Belgii i Holandii nie ma na razie żadnych podstaw, gdyż tam ceny stale są raczej wysokie.

Reasumując więc - kraje produkujące tonaż okrętowy należało by uszeregować mniej więcej następująco (rozpoczynając od kosztów najniższych): Szwecja, Dania, Anglia, Norwegia, Włochy.

Trudno jest w tej chwili przewidzieć, jak ułoży się sytuacja w najbliższym okresie dwóch, trzech lat. Przy pewnej dezorientacji, obserwowanej obecnie wśród armatorów, na ogół daje się jednak zauważyć przekonanie, że katastrofalny spadek cen tonażu (192o - 22r.), jaki był następstwem zeszłej wojny, nie powtórzy się. I mimo, że należy spodziewać się pewnej inflacji (obecny bardzo wysoki kurs funta szterlinga nie utrzyma się długo) - to jednak zniknięcie konkurentów: Niemiec, Japonii, Włoch pozwala przypuszczać możliwość oparcia przemysłu okrętowego na podstawie normalnych cen sytuacji powojennej, choć pozycja Ameryki dla unormowania tych warunków jest raczej nieprzychylna.

Preliminarz amerykańskiego budownictwa okrętowego na r.1947.-(BIm) Stosownie do zalecenia prezydenta Trumana, aby wprowadzić oszczędności w zakresie budownictwa okrętowego, prezes komisji morskiej Stanów Zjednoczonych wiceadmirał W.Smith, przedłożył nowy plan na r.1947, przewidujący globalną sumę wydatków na budowę statków w wysokości 13,5 milionów ..., zamiast pierwotnie preliminowanych 3o milionów.

Wśród statków uwzględnionych w nowym planie znajdują się 2 linjowce typu "Great Circle" o szybkości 3o węzłów, przeznaczone dla dalekich rejsów na Pacyfiku w służbie towarz.American President Lines, następnie

4 mniejsze liniowce dla rejsów naokoło świata oraz transatlantyckich w służbie tow.United States Lines. Prawdopodobnie uwzględniona będzie budowa 3 statków pasażerskich o szybkości 22 węzłów dla rejsów śród= ziemnomorskich tow. American Export Lines. Ponadto plan przewiduje bu= dowę 8 - 12 statków towarowych udoskonalonego typu C_3, wykonanie dzie= sięciu statków-chłodni dla United Fruit Comp. oraz budowę statku o kon= strukcji całkowicie aluminiowej.

Prezes Amerykańskiej Rady Stoczni, nawiązując do odrzucenia przez rząd amerykański wniosku na budowę 2-ch liniowców (28 węzłów) dla li= nii południowo-amerykańskiej obsługiwanej przez tow. Moore-McCormack Lines, stwierdził, że w styczniu r.1947 stan zatrudnienia prywatnego przemysłu budownictwa okrętowego w Stanach Zjednoczonych będzie się wy= rażał cyfrą zaledwie 33 statków o łącznym tonażu ok.188.000 BRT.-

Stan zatrudnienia stoczni brytyjskich.-(BIM) Stocznie W.Brytanii i północnej Irlandii mają obecnie pełne zatrudnienie, a fachowa prasa brytyjska przewiduje, że stan ten nie ulegnie zmianie do r.1948 włącz= nie. Ostatnie dane statystyczne opublikowane przez miesięcznik "Monthly Digest of Statistics", stwierdzają, że na 31.VII.1946 znajdowało się w budowie na omawianych stoczniach ogółem 1.707.000 BRT, podczas gdy odpowiednia cyfra dla końca r.1938 wynosiła 780.000 BRT, a w żadnym z lat wojennych cyfra z r.1946 nie została osiągnięta. Ponadto statki o łącznym tonażu 2.905.000 BRT znajdowały się na dzień 31.VII.1946 w re= peracji lub oczekiwały na nią, lub wreszcie podlegały rekonwersji dla celów aktualnych. To samo wydawnictwo statystyczne podaje, że w końcu czerwca 1946r. na stoczniach brytyjskich i północno-irlandzkich zatrud= nionych było łącznie 248.000 robotników, podczas, gdy w tym samym okre= sie r.1938 tylko 144.700.-

Pełna koniunktura stoczni duńskich.-(BIM) Stocznie duńskie mają zamówienia na 61 dużych statków, w tym 2/3 motorowców. Wartość tych za= mówień sięga 540 milionów koron duńskich, co odpowiada 27 mil.funt.szt.

Dla bandery ojczystej budowane jest 37 statków o 198.200 BRT, dla Norwegii 14 statków o 145.500 BRT, dla Francji 5 o 64.200 BRT i dla Islandii 4 o 8.050 BRT.

Udział poszczególnych stoczni jest następujący:

Burmeister i Wain	21	statków	160.350 TDW
Elsinore Vaerft	12	"	45.100 "
Nakskov Skibsvaerft	8	"	70.900 "
Odense Staalskibsvaerft	12	"	120.200 "
Frederikshavn Vaerft	2	"	7.700 "
Aalborg Vaerft	5	"	11.000 "
Łącznie:	61	"	o 415.250 TDW

Prosperity stoczni szwedzkich.-(BIM) Znana stocznia szwedzka Göta= verken w Göteborgu posiada obecnie zamówienia aż do roku 1949 na 39 stat= ków o tonażu 400.000 TDW. W r.1945 stocznia ta wykończyła statków o to= nażu 165.000 TDW wartości 86.800.000 kor.szwedzkich, tj. 5 mil.funt.szt. Czysty zysk osiągnięty w roku tym wyniósł 3.430.000 koron, tj.3,95% od wysokości łącznych zamówień.

Budownictwo okrętowe dla Norwegii.-(BIM) Duża marynarka handlowa, którą posiadała Norwegia przed wojną, zmuszała zamawiać statki również i na stoczniach obcych, ponieważ normalne roczne zapotrzebowanie tego kraju na nowy tonaż sięgało 200.000 BRT. W zamierzeniach rządu norwes= kiego jest uzyskanie i obecnie przyrostu tonażu w tej samej ilości. Przed wojną statki dla Norwegii budowały prócz stoczni krajowych, także stocznie szwedzkie, duńskie, holenderskie, francuskie i angielskie. Obecnie zamówienia poczynione zostały dla norweskiej żeglugi w Szwecji, W.Brytanii, Holandii i Belgii. Stocznie krajowe są zajęte w przeważnej

mierze reperacjami statków. Koszt tankowca o 17.200 [illegible] i szybkości 14 węzłów, budowanego dla Norwegii w Szwecji, wynosi 6.500.000 kor.szw., tj. 384.000 funt.szt; zatym cena jednostkowa 1 tony Dw wynosi 22 f.szt.

Stocznie włoskie podejmują prace na rachunek zagranicznych odbiorców.-(BIM) Znana stocznia w Monfalcone Cant. Riunitti dell'Adriatico, która znajduje się na terytorium Tryjestu, otrzymała zamówienia norweskie na budowę 2-ch motorowców towarowych po 9.000 ton dla armatorów Wilh. Wilhelminsen oraz Fearnley i Eger w Oslo. Statek budowany dla pierwszego z tych armatorów ma kosztować 479.500 funt.szt., a dla drugiego 520.000 funt.szt. Statki mają być wykończone w roku 1948. Trzeci norweski statek również o tonażu 9.000 ton zamówiło Tow. Fearley i Eger na stoczni Ansaldo w Genui. Zgodnie z umową 10% należności ma być uregulowane w walucie angielskiej.-

Ruch w kilku głównych portach północno-europejskich.-(BIM) Jak podaje miesięcznik "Shipping and Transport" z września br., w ostatnich miesiącach ruch statków w porcie londyńskim wyrażał się cyfrą przeciętną poniżej 500.000 NRT, co stanowi poniżej 40% ruchu w okresie bezpośrednio poprzedzającym ostatnią wojnę, kiedy to cyfra ok.1 miliona NRT miesięcznie nie była zjawiskiem nadzwyczajnym. Ponieważ jednak z jednej strony port londyński jest przede wszystkim portem importowym, z drugiej zaś strony poważne znaczenie mają dzisiejsze ograniczenia importowe, obecny poziom ruchu statków w porcie londyńskim jest naturalny z punktu widzenia obrotów handlowych; gorzej pod tym względem przedstawia się sytuacja w portach południowej Walii, co da się wytłumaczyć krytyczną sytuacją w zakresie eksportu węgla.

Jeśli chodzi o kontynentalne porty północno-europejskie, ruch statków w porcie hamburskim stanowi tylko znikomy ułamek poziomu przedwojennego. W ciągu jednego z ostatnich miesięcy Antwerpia przyjęła 894.000 NRT, podczas gdy najwyższy poziom przedwojenny wynosił w tym porcie około 1 milion NRT. Rotterdam, który dawniej współzawodniczył z Antwerpią, obecnie notuje przeciętnie ok. 440.000 NRT miesięcznie; przy czym ten wielki spadek ruchu należy przypisać w dużej mierze zniknięciu niemieckiego eksportu węgla przez ten port.

Praca szwedzkich portów na Bałtyku.-(BIM) Miesięcznik "Sveriges Flotta" Nr.3/1946 podaje następujące zestawienie pracy główniejszych szwedzkich portów na Bałtyku w latach 1938 - 1943, przy czym statystyka szwedzka obejmuje łącznie statki na wejściu i wyjściu. Poza tym ruch okrętowy - towarowy obejmuje w tym zestawieniu zarówno ruch zamorski jak i przybrzeżny.

Port	1943			1941			1938		
	Statków		Obrót towarowy ton	Statków		Obrót towarowy ton	Statków		Obrót towarowy ton
	Liczba	Pojemność NRT		Liczba	Pojemność NRT		Liczba	Pojemność NRT	
Luleå	3139	4664405	4878540	2947	5025420	5168206	2157	3011496	32364[illegible]
Skellefteå	1016	510248	559714	-	-	487498	-	-	530543
Härnösand	1892	365836	86638	1920	490626	81831	4406	895124	83369
Sundsvall	1236	625296	430049	1202	486146	273066	25[illegible]	1231772	35128[illegible]
Söderhamn	561	169750	157176	603	299905	201857	1322	916976	356603
Gävle	1981	1236954	1179[illegible]	1944	1441397	1317019	4070	2605796	1526243
Stockholm	51561	5557295	3117616	41841	4952039	2764148	89033	12206463	4634691
Malmö	5254	2133166	894214	5947	3027143	956353	18742	8126997	1524777

Pierwszych sześć portów, to porty Zatoki Botnickiej. Na skutek zamarzania żegluga w nich jest zamknięta w okresach: Lulea: styczeń - kwiecień, Skelleftea: grudzień - kwiecień, Härnösand: luty - marzec, Sundsvall: styczeń - kwiecień, Söderhamn: styczeń - kwiecień, Gävle: styczeń - marzec.

Do portów dużych właściwie zaliczyć można tylko Lulea, Gävle, Stockholm i Malmö. Jak się można zorientować z tego niekompletnego zresztą zestawienia z lat wojny - wojna odbiła się ujemnie na ruchu okrętowym i na obrocie towarowym w portach szwedzkich, co szczególnie wyraźnie uwidacznia się w pracy portów w Gävle, Stockholm i Malmö.

Nowe urządzenia przeładunkowe dla portu kopenhaskiego.-(BIM) Władze portu wolnocłowego w Kopenhadze zamierzają, celem usprawnienia przeładunków w obrotach transoceanicznych wybudować nowe magazyny towarowe oraz zakupić szereg nowych dźwigów. W związku z tym członkowie zarządu portowego odwiedzili szereg portów brytyjskich i kontynentalno-europejskich i na razie zamówili w W.Brytanii ogółem 11 dźwigów różnego rodzaju. Ponieważ ruch w porcie kopenhaskim stale wzrasta, prawdopodobna jest dalsza rozbudowa urządzeń przeładunkowych.-

Tonaż zatopiony w portach Francji.-(BIM) W czasie niemieckiej okupacji, w szczególności w ostatnim jej okresie, wskutek ofenzywy powietrznej aliantów w portach Francji i w ujściach jej rzek uległo zatopieniu ogółem 2.700 statków. Do końca r.1945 z tej liczby 1.600 zostało częściowo podjętych i wyreperowanych, częściowo wysadzonych w powietrze dla usunięcia wraków.

Do końca r.1946 pozostałe zatopione obiekty mają być usunięte.-

Praca w portach brazylijskich.-(BIM) W związku z groźbą inflacji oraz innymi zaburzeniami w życiu gospodarczym Brazylii powstają niezadawalające wyniki pracy portów brazylijskich, których urządzenie i organizacja nie będą mogły sprostać potrzebom kraju w niedalekiej przyszłości. Najlepiej pracuje port w Rio de Janeiro, natomiast w Rio Grande do Sul często następuje zakorkowanie ruchu. W związku z tym projektowane jest rozszerzenie zasięgu działalności portu w Puerto Alegre, celem odciążenia Rio Grande, jednak wchodzą tu w grę jedynie statki o zanurzeniu do 15 stóp.

Najgorzej przedstawiają się sprawy w porcie Santos, co - wg informacyj prasy brytyjskiej - należy przypisać w dużej mierze faktowi, że - na skutek niższych niż np. w Rio de Janeiro kosztów utrzymania oraz znacznej zwyżki płac za prace stauerskie, stevedorzy po prostu nie chcą pracować więcej niż dwa lub trzy dni w tygodniu. Z drugiej strony omawiana zwyżka płac za prace stauerskie przyciąga do tych prac wykwalifikowanych robotników z innych gałęzi pracy w porcie, np. szoferów i mechaników, co z kolei deorganizuje pracę połączeń kolejowych i magazynów. Wspomniana obawa przed inflacją przyczyniła się dodatkowo do przeładowania magazynów portowych - na skutek specjalnych kalkulacyj ze strony importerów brazylijskich.-

Eksport niemiecki.-(BIM) Wg tygodniowego raportu gen.Clay'a komendanta amerykańskiej strefy okupacyjnej, wartość tygodniowego eksportu niemieckiego ze strefy amerykańskiej w tygodniu kończącym się dnia 21.VIII. 1946 wyniosła 165.512 funt.szt., w tym 121.500 funt.szt. przypadało na sól przemysłową dla Czechosłowacji, 41.250 funt.szt na 15.000 ton cementu dla Holandii, 2.338 funtów na sprzęt pomiarowy dla amerykańskiej marynarki wojennej oraz 425 funtów na instrumenty optyczne dla Szwajcarii.

Pierwsze ładunki w wykonaniu anglo-sowieckiej umowy handlowej.-(BIM) Październikowy zeszyt czasopisma "The Dock and Harbour Authority" zamieszcza wiadomość o załadunku w porcie Middlestrough dwóch statków cennym sprzętem elektrotechnicznym i maszynowym dla Z.S.R.R., w ramach niedawno zawartej anglo-sowieckiej umowy handlowej.-

Wznowienie eksportu japońskiego.-(BIM) Ostatnio trzy statki z ładunkiem ok. 2.500 ton blachy oraz 7.000 bel surowego jedwabiu opuściły Japonię z przeznaczeniem do Stanów Zjednoczonych. Ponadto dnia 8.IX.1946 statek "Sam Settee" zabrał z Japonii ładunek 480 ton antymonu dla W.Brytynii.-

Nadwyżki eksportowe duńskiego rybołówstwa morskiego.-(BIM) Do r.1939 duńskie rybołówstwo morskie, stanowiące ważną gałąź gospodarki narodowej, zatrudniało ok. 13.000samych rybaków, nie licząc pracowników rybnego przemysłu przetwórczego, stoczni rybackich, fabryk sieci itd. Rozporządzano wówczas w zakresie rybołówstwa przybrzeżnego ok. 2.000 małych statków motorowych (5 - 15 BRT) oraz ok. 11.000 mniejszych łodzi. W zakresie rybołówstwa dalekomorskiego mieli Duńczycy ok.900 kutrów motorowych (15 - 55 BRT). Ten tabor rybacki nie został umniejszony w ciągu lat wojny i okupacji niemieckiej, ponieważ był stale dopełniany.

Połowy morskie przed wojną pokrywały całkowicie zapotrzebowanie Danii na świeżą rybę, przy czym 1/2 - 2/3 połowu szła na eksport, który w latach 1937 - 1939 wynosił ok. 55 milionów kg świeżej ryby rocznie.

W czasie wojny, głównie wskutek braku konkurencji na miejscach połowu oraz większego skupiania się ryb w określonych miejscach, połowy duńskie znacznie wzrosły, osiągając w latach 1941 - 44 przeciętną roczną cyfrę ok. 155 milionów kg.

Już od roku 1930 eksport ryb duńskich regulowany był ograniczeniami importowymi innych krajów i wskutek tego nie wyzyskiwał w pełni możliwości produkcyjnych. Obecnie, na skutek ogromnego zubożenia powojennego problem umieszczenia nadwyżek eksportowych na przedwojennych rynkach, a więc przede wszystkim - w W.Brytanii, Niemczech oraz w krajach Europy Środkowej, staje się tym bardziej kłopotliwy. Od czasu wojny spożycie wewnętrzne świeżej ryby w Danii wzrosło znacznie m.in. na skutek poważnego rozszerzenia krajowego przemysłu przetwórstwa rybnego, oblicza się jednak, że rynek krajowy może wchłonąć najwyżej 60 - 70 milionów kg rocznie (15 - 17,5 kg na głowę), dla reszty zaś trzeba szukać lokaty na rynkach zagranicznych.

Wg oświadczeń miarodajnych czynników duńskich, dopiero na wiosnę r.1946 eksport ryby z Danii osiągnął poważniejsze rozmiary, pozwalając na zwiększenie stanu zatrudnienia przemysłu rybnego.-